Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

Carpeta Nº 150 de 2010

Versión Taquigráfica N° 252 de 2010

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE PUERTOS BAJO LA ÓRBITA DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS (ANP)

Modificación del artículo 269 de la Ley Nº 18.362

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 15 de setiembre de 2010

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Pedro Saravia.
MIEMBROS:	Señores Representantes Gonzalo de Toro, Julio César Fernández, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi, Nelson Rodríguez Servetto y Richard Sander.
ASISTE:	Señor Representante Juan Manuel Garino Gruss.

SEÑOR PRESIDENTE (Saravia).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Después de las explicaciones que dieron el señor Ministro y el Presidente de la Administración Nacional de Puertos, hay algunas cosas que quisiera revisar sobre la redacción, pero tengo entendido que ustedes han estudiado un poco ese tema. Si tienen esto más o menos armado, me gustaría verlo.

SEÑOR POZZI.- En oportunidad de la sesión, con el compañero de Toro tuvimos algunos intercambios porque se veía que algunas cosas de redacción no estaban bien; inclusive, hubo puntualizaciones que hizo el Diputado Posada. Algunas de esas cosas eran atendibles.

No sé si estaremos en concordancia con lo que usted está planteando, señor Presidente, pero estamos dispuestos a escuchar e intercambiar sobre este asunto porque creo que todos vamos para el mismo lado.

SEÑOR PRESIDENTE.- La idea de esta reunión es tratar de conciliar las redacciones en función de las explicaciones que nos dieron el Ministro y el Presidente de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR POZZI.- En ese momento, no se habían brindado las explicaciones por parte del señor Ministro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Bueno, pero podemos ver lo que tienen.

SEÑOR POZZI.- Sí, claro. Además, veo que estamos de acuerdo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Exactamente.

SEÑOR SANDER.- Con los datos que nos dio el Ministro y con el número de puertos involucrados, pedí una reunión a un asesor de nuestro grupo político, que recién tendrá lugar mañana a la hora 10.

Es por ello que solicito a la Comisión que se postergue el tratamiento de este tema hasta la semana que viene.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si estamos de acuerdo, la idea es buscar una redacción común, unificando criterios, siempre y cuando estemos de acuerdo con la propuesta del señor Diputado Sander, que representa a su bancada.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Antes que nada corresponde que me disculpe con la Comisión porque ayer estuve todo el día acá, pero se me traspapeló la reunión con el Ministro. Miré mal la fecha; para mí era hoy. Entonces, lamentablemente, si bien estaba aquí, ayer no vine a la Comisión.

Indudablemente, no puedo pedirles que esperen a que lea las cosas que dijo el Ministro ayer, oportunidad en la que podía haberle preguntado y mucho. En mérito a que no lo he podido estudiar por culpa mía, no de la Comisión; no estuve en la reunión de ayer, no puedo emitir un voto. No puedo emitir un voto afirmativo o negativo si no estuve presente ayer repito, por mi responsabilidad y no pude estudiar más profundamente este tema. Es más: he estado tratando de encontrar la discusión del artículo 269 de la Ley Nº 18.362, aunque todavía no lo logré, pero tengo la convicción de que fue un artículo sumamente discutido, que en su momento no contó con unanimidad de los votos y que venía con iniciativa del Poder Ejecutivo.

(Diálogos)

—— Estaba diciendo que fue un tema muy discutido y que no tengo los elementos para votar el proyecto hoy, por lo que sería irresponsable de mi parte emitir un voto favorable o negativo sin tener la totalidad de la información.

SEÑOR GARINO GRUSS.- Como no integro la Comisión, agradezco que me hayan recibido.

En la sesión del otro día estaba un poco extrañado con respecto al proyecto que se ha presentado. Se me generan dudas porque se trata de un tema importante, como son las obras portuarias en un país cuya producción se canaliza mucho a través de los puertos, pero también por ignorancia en el tema. Como alguien decía, los legisladores no podemos saber todo de todo.

Hoy conseguí la versión taquigráfica de la visita del señor Ministro. Creo que fueron interesantes algunas preguntas que hizo el señor Diputado Trobo y aprovecho a preguntar al Presidente qué canal se les va a dar.

En la página tres figuran preguntas con respecto a las distintas modalidades que se utilizaron bajo el régimen de la Ley Nº 18.362. Por ejemplo, el señor Diputado Trobo decía: "Por eso, para nosotros sería muy importante saber cuántas operaciones se hicieron bajo el régimen de la Rendición de Cuentas de 2007, cuáles fueron esas intervenciones, quiénes fueron los operadores privados que participaron, cómo ofrecieron a la Administración realizarlas y qué resultados se obtuvieron".

Sería bueno que los legisladores conociéramos todos estos datos a la hora de tener que tomar una decisión. Alguien dijo que ayer el señor Ministro aportó una serie de informaciones en este sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sobre ese punto en particular el señor Ministro quedó en aportar a la Comisión los datos porque no quería brindar información de memoria. Sí dijo que se hicieron obras bajo el régimen de la Ley Nº 18.362.

SEÑOR POZZI.- Específicamente, en La Paloma.

SEÑOR PRESIDENTE.- Correcto.

Reitero: el Ministro no quiso detallar la información porque no la tenía. Por eso prefirió enviarnos luego las respuestas a esas preguntas.

Por tanto, no disponemos de esa información.

SEÑOR GARINO GRUSS.- Sería bueno contar con esa información, inclusive, para saber cuál es la mecánica que se está utilizando al respecto. Por ejemplo, tengo alguna inquietud con respecto a los montos que se manejan. El proyecto establece: "La Administración estudiará el proyecto y de considerarlo aceptable, aprobará su viabilidad". Creo que en estos aspectos hay gran parte de discrecionalidad de parte de la Administración y no se establecen parámetros. Tengo entendido que hoy se puede abrir una licitación y dejar constancia en ella de que los costos de la obra pueden ser descontados a través de tarifas portuarias. O sea que en cierta manera el régimen licitatorio estaría previendo el descontar las obras a través de tarifas portuarias. Asimismo, este régimen es una garantía para todos los ciudadanos que quieran participar en obras de infraestructura.

Reitero las dudas que tengo. Por eso, me gustaría tener más información. Creo prudente que el tema se trate la semana que viene pero, antes, sería conveniente contar con esos datos. De lo contrario, seguiríamos desinformados y no podríamos decidir.

SEÑOR DE TORO.- Quiero marcar algunas cosas de procedimiento y de funcionamiento de la Comisión.

Vuelvo a repetir lo dije ayer que este proyecto está en la Comisión desde hace un mes y medio o dos meses. Cada vez que vamos a tratarlo se plantea la necesidad de buscar más información; bienvenido sea, pero todo tiene un límite.

El señor Ministro vino a la Comisión y respondió muchas de las preguntas que hoy están planteadas. Las dio vuelta para uno y otro lado; estuvimos más de una hora con el señor Ministro y con las autoridades de la Administración Nacional de Puertos. Tanto el Diputado Trobo como todos los que estuvimos presentes vimos una serie de cosas. Se aclararon la mayoría de las dudas y quedamos en rever algunas cuestiones, fundamentalmente de redacción.

Si los señores Diputados entienden que es necesario esperar una semana, no hay problema; lo analizaremos dentro de siete días. Sin embargo, hoy podríamos trabajar en la redacción del proyecto y reverlo en la semana. Nuestra intención es que esta iniciativa sea tratada en la Cámara los días 5 o 6 de octubre. Esa es la idea. Se han planteado inclusive en Sala una serie de consideraciones, de suspicacias y de procedimientos; está todo bien, pero vamos a ponernos a trabajar para resolver los problemas. Estamos de acuerdo con postergar el tratamiento una semana, pero ahora aprovechemos para trabajar en la redacción definitiva.

Los aportes del Ministro en cuanto a las obras del Ministerio van a llegar a la Comisión. También teníamos pendiente otro tema y el Ministro ya mandó la información. Esto se suma a los otros elementos.

Lo que planteaba el señor Diputado recién fue explicado claramente por el señor Ministro en el día de ayer. También lo explicó el Diputado Pozzi en Sala y lo vamos a explicar nuevamente hoy.

El texto del proyecto dice expresamente: "La Administración estudiará el proyecto y de considerarlo aceptable, aprobará su viabilidad. Posteriormente dará publicidad al proyecto aprobado, a efectos de que puedan presentarse otros interesados. En caso que se presenten otros interesados, la Administración llamará a licitación a efectos de determinar a quién se adjudicarán las obras y en qué condiciones".

Es decir que el problema que planteaba el señor Diputado ya está subsanado en el texto del proyecto.

En cuanto a los montos, en el día de ayer tanto el Ministro como el Director de la Administración Nacional de Puertos plantearon que esto refiere, fundamentalmente, a obras de menor cuantía aunque era difícil poner montos y no a grandes obras de infraestructura ni grandes proyectos que impliquen largos plazos de amortización. Estos eran plazos cortos y por obras concretas en función de intereses de sectores privados que permitieran agilizar la operativa portuaria.

El otro tema es que los puertos que pertenecen al Ministerio de Transporte y Obras Públicas no son los más importantes; estamos hablando del Puerto de La Paloma y del Puerto de Carmelo. El resto de los puertos actualmente pertenece a la Administración Nacional de Puertos.

Inclusive, las obras a las que hacemos referencia sobre las cuales el señor Ministro va a aportar elementos son de menor cuantía.

O sea que muchas de estas cosas son parte de las explicaciones que dieron las autoridades de la Administración Nacional de Puertos y que tienen que estar en la versión taquigráfica de la sesión de ayer.

Lo único que quedaría pendiente es saber qué se hizo con el artículo 269 de la ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer una pregunta. El Puerto de La Paloma de que ayer se habló ¿está en la órbita de la Administración Nacional de Puertos o del Ministerio de Transporte y Obras Públicas?

SEÑOR DE TORO.- Del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR POZZI.- Los puertos que están en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas son el de Carmelo y el de La Paloma; hay otros puertos más chicos, básicamente fluviales, que también están bajo su órbita como, por ejemplo, el Puerto del Buceo, el de Piriápolis y el de Punta del Este.

Los puertos de porte como los de Salto, Paysandú, Fray Bentos, Nueva Palmira, Colonia, Juan Lacaze y Montevideo pertenecen a la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Si mal no recuerdo, el otro día en Sala se habló de varias cosas. Una de ellas fue darnos tiempo para estudiar bien este tema.

En la Legislatura pasada no tuvimos oportunidad de compartir sesiones de la Cámara con el hoy Diputado De Toro. Entiendo que un proyecto de ley esté un mes o un mes y medio en una Comisión no es algo del otro mundo; no creo que sea una demora excesiva en el tratamiento de un proyecto de ley.

Quiero poner las cosas en la perspectiva de lo que pasó el otro día en la Cámara y de lo que ocurrió en la sesión anterior de la Comisión, porque así sabemos de qué estamos hablando. Cuando vinimos a la última sesión de Comisión anterior a la sesión de Cámara el tema no estaba en el orden del día. Fue incorporado en el transcurso de la sesión y al otro día se presenta en el plenario de la Cámara de Representantes, que fue donde se dio la discusión, y volvió a Comisión.

Si la Ley Nº 18.362 fue iniciativa del Poder Ejecutivo y, el otro día, ustedes manifestaron que había apuro por aprobar este proyecto de ley, quisiera saber por qué no lo envía el Poder Ejecutivo en el mismo Mensaje o como ley de urgencia. Sin embargo, hay apuro, pero que lo están generando los propios colegas de la Comisión. No hay suspicacia. Estoy preguntando cuál es el apuro, porque es evidente que existe una urgencia en el tratamiento de este proyecto de ley.

En la Administración anterior presentamos proyectos de ley que hasta el día de hoy hace más de cuatro años no se han discutido nunca. No tuvimos la posibilidad de hacerlo y teníamos urgencia que aún hoy sigue en que se trataran porque, sobre todo, se trataba de iniciativas tendientes a la seguridad pública.

Me gustaría que nos explicaran por qué les parece un disparate que un proyecto esté un mes y medio en Comisión, y tengamos que sacarlo a velocidad supersónica. Es solo una pregunta; no me atribuya ninguna

mala intención. Solamente es una consulta.

SEÑOR DE TORO.- Esta discusión la mantuvimos ayer y no la quiero mantener nuevamente. Me gustaría que entremos en la sustancia del tema. Hay una semana de plazo acordada; trabajemos. Creo que no es un tema tan complicado que pueda generar complicaciones. No pongamos la carreta delante de los bueyes. Entremos a la sustancia del tema, trabajemos mejorando la redacción, quienes tengan inquietudes pueden trabajarlo durante la semana y lo vemos.

En cuanto a la iniciativa del Poder Ejecutivo, de los Diputados, etcétera, también se mencionó ayer y consta en la versión taquigráfica.

Se trata de la necesidad que tiene el Poder Ejecutivo y la Administración Nacional de Puertos de desarrollar una serie de posibilidades. El Presidente de la ANP ayer decía que este es un proceso que apunta a trabajar, por la vía rápida, con el sector privado. Esa era la definición que hacía consta en la versión taquigráfica y, precisamente, ese es el apuro.

SEÑOR RODRÍGUEZ SERVETTO.- Quiero aclarar que estuve hablando con las Secretarias no me llegó la versión taquigráfica porque hay un problema con el correo electrónico. No se trata de que no leí la versión taquigráfica porque no, sino porque no me llegó por cuestiones técnicas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer una aclaración. Con respecto a lo que decía el señor Diputado De Toro, también quedó claramente manifestado por el Presidente de la Administración Nacional de Puertos consta en la versión taquigráfica: que no tienen ninguna conversación ni iniciativa con ningún particular para hacer ninguna obra. Lo que ellos querían era tener la posibilidad, si se plantea, de contar con la iniciativa privada, el financiamiento privado y pasarlo a la línea de cosas que se puedan hacer.

SEÑOR GARINO GRUSS.- Nuevamente pido paciencia a los señores legisladores que trabajan en esta Comisión de forma permanente por no integrarla y porque, precisamente, la versión taquigráfica de todas las explicaciones que fueron muy ricas vertidas ayer me llegó en el día de hoy y, debido al trabajo que desempeño en varias Comisiones a las que he asistido durante todo el día, incluida la Asamblea General, no he tenido tiempo para abocarme a su correcto estudio y profundización. Por lo tanto, no se trata de querer entorpecer una tarea, pero así se fue dando. Precisamente, el señor Ministro concurrió ayer, y no he tenido tiempo ni tranquilidad para dedicarme al estudio del tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- En cuanto a la redacción, quisiera hacer dos comentarios.

Esta modificación del artículo 269, en principio es la misma que está redactada en la Ley Nº 18.362, simplemente con el agregado de la Administración Nacional de Puertos, a quien se da las mismas potestades.

Yo no estuve en la Legislatura pasada, no conozco la discusión que hubo para aprobar esta ley, que es una Ley de Presupuesto, y quiero plantear una duda y una propuesta.

El señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos ayer expresó que cuando un particular que tiene una necesidad para el manejo de su propia logística y propone invertir en una obra que, por tiempo y velocidad, se puede realizar según la modalidad de pago por descuento de tarifas, luego tiene prioridad en su uso. Yo no entiendo por qué se le va a dar esa prioridad; está claro que no se trata de exclusividad, eso ya estaría dentro de otra figura legal. Supongamos que se hace un bituminizado, ¿cómo se va a dar prioridad en el uso al que lo hace? ¿Ponemos un varita y si viene el camión de la empresa que hizo la obra, pasa primero? ¿Qué significa esa prioridad? Salvo que haya algún caso particular que yo desconozca y se precise claramente, no lo entiendo.

Después de esto el señor Ministro explicó que en general, en estos casos, las empresas que pueden tener interés en la misma obra, se ponen de acuerdo y no es necesario hacer un llamado a licitación. Por supuesto que estamos hablando de obras de pequeña envergadura respecto a lo que significa un manejo de puerto. Entonces, a raíz de esto, redacté un agregado que se refiere a las obras complementarias y que puede ir en cualquier lado. Dice así: "Tales obras complementarias y de adecuación de infraestructuras deberán

representar una mejora para el usufructo de múltiples usuarios de las mismas, si los hubiere, no considerándose aplicable a aquellas mejoras en que la particularidad de la misma resulte en beneficio exclusivo de la empresa interesada". Con esto pretendo evitar que alguien proponga la realización de una obra que sea el único que la va a utilizar. Al dar esta prioridad quiero asegurarme de que las obras que acepten, tanto la Administración Nacional de Puertos, como el Ministerio porque como se modifica el artículo anterior, creo que también abarca al Ministerio, mejoren las condiciones que precisan las empresas para moverse, pero que sean generales y les sirvan a todos o a más de uno, que estén dentro de ese Plan Rector que tienen la Administración Nacional de Puertos y el Ministerio.

SEÑOR POZZI.- El primer comentario que me surge es que si yo tengo plata para hacer una inversión que me sirve para el negocio que estoy haciendo y me dicen que por ley la puedo hacer y la puedo descontar de las tarifas, pero después de que pongo el capital ni siquiera se me da prioridad para el uso, no la hago. Yo creo que nadie lo haría. Está bien que la usen otros, pero tiene prioridad el inversor porque está adelantando capital, puso plata suya para hacer determinada mejora.

¿Cuál sería la discusión acá si hubiéramos puesto que usted puede descontar la tarifa, pero tiene la exclusividad del uso? Eso está mal; la exclusividad, no, pero sí la prioridad. ¿Cómo se regularán las prioridades después? No sé; se hará una reglamentación. Puede ser el uso de un camino o de un elemento, como un guinche especial. Queda claro que no son obras de gran monto, para las que hay que llamar a licitación, sino obras chicas, que a algún particular le interese y al puerto también le sirva. Entonces, si la empresa no la usa, que la use cualquiera, pero primero está la empresa porque es la que puso la plata.

SEÑOR PRESIDENTE.- En ese mismo ejemplo se puede ver lo que quiero decir. No cabe ninguna duda de que estamos hablando de una actividad privada asociada a una pública. Entonces, usted ofrece a un particular la posibilidad de hacer una obra de menor cuantía que lo beneficie y le da dos ventajas: la prioridad en el uso y el pago contra tarifas. Pero en este régimen siempre estamos hablando de que es dentro de la circunscripción del Estado. Si al particular no le dieran esa ventaja pero le sirve, lo va a hacer igual. Si usted tiene un montacarga de rueda chica y debe transitar por una calle adoquinada, va a preferir gastar US$ 5.000 en ponerle un poco de bitumen que US$ 25.000 en cambiarlo por uno de rueda grande.

Me parece que el señor Diputado Pozzi no está entendiendo lo que quiero decir.

SEÑOR DE TORO.- Voy a dar algunos ejemplos. Para el embarque de chips en los barcos pesqueros necesito un sinfín. Yo lo compro como despachante de aduana que representa a la empresa que tiene los barcos pero, a su vez, tengo varios proveedores que me traen los chips. Yo soy exclusivo en poner el barco. Es un uso exclusivo por un lado pero múltiple por otro y es un beneficio para el usuario privado y para el puerto.

En este caso se cumplen tres cosas al mismo tiempo. Eso tiene un beneficio para el puerto, un beneficio para los privados y no es de uso exclusivo. Simplemente, lo que puede suceder es que, no hoy sino dentro de dos años, aparezca otro que compita a nivel privado con ese agente y se le va a permitir el uso de la cinta, pero dependiendo de la prioridad.

Otro ejemplo es el que daba ayer la ANP. Surge la necesidad de contar con una balanza para el pesaje de camiones. Todos podemos ver la cola de camiones que se forma en la rambla portuaria. No es el caso del Puerto por las dimensiones que esto tiene, pero en un puerto chico podría priorizar la agencia de ese proveedor que hizo la obra para que pasen sus camiones y que, en vez de hacer una cola de seis horas, puedan pasar en una hora.

Otro ejemplo es el siguiente. El muelle del Puerto de La Paloma permite el atraque de dos barcos y hay cuatro para entrar. El Prefecto va definiendo quién va entrando. Si la obra la hizo un particular que tiene un barco para entrar, se prioriza su ingreso. No quiere decir que sea exclusivo sino que ingresa antes que los otros.

El proyecto habla de lo mismo. Dice que se podrán "tomar las obras complementarias y de adecuación de las infraestructuras existentes, que ejecute una empresa como pago por adelantado de las tarifas portuarias que

debería abonar, asegurándole a la empresa prioridad, pero no exclusividad, en el uso de las obras que ejecute, por un plazo máximo que guarde relación con el monto de la inversión que realice" o sea que esa prioridad no es para siempre sino para un momento determinado "y el plan que presente de utilización de muelle" el ejemplo de los barcos "y movilización de mercaderías" el ejemplo de la sinfín "o pasajeros", en caso de que, por ejemplo, en el Puerto de Carmelo haya varias empresas como Cacciola.

SEÑOR PRESIDENTE.- Para mí el proyecto tiene dos partes. En esta primera define específicamente la forma. Lo que no me quedaba claro era si se puede interpretar como ha dicho ahora el señor Diputado De Toro que la prioridad durará hasta que se termine de pagar la obra con tarifas.

SEÑOR DE TORO.- Sí, y por un plazo máximo que guarde relación con el monto de la inversión, dice el proyecto. Puede modificarse, pero eso es lo que se quiere expresar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo entendí que debe haber relación entre la obra, el costo y el plazo con pago de tarifas; no puede ser de veinticinco años.

SEÑOR DE TORO.- Viene hablando de las dos cosas, de la tarifa y de la exclusividad y la prioridad.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la lectura me quedaba un poco confuso.

SEÑOR DE TORO.- Se puede mejorar la redacción.

Más adelante dice el proyecto: "La Administración estudiará el proyecto y de considerarlo aceptable, aprobará su viabilidad". Se supone que esto está en el marco de lo que planteaba el señor Presidente en cuanto a que esté dentro del plan maestro del puerto, de los parámetros establecidos, de la estrategia portuaria, etcétera. O sea que debe tener en cuenta varias cosas: rentabilidad, costo, utilizaciones múltiples, etcétera.

Después viene la salvaguarda de las licitaciones. Se dará publicidad y si hay más de uno, se llamará a licitación, o, si se ponen de acuerdo, bienvenido sea. Hay una serie de elementos que van definiendo toda esa situación.

Con respecto a la redacción propuesta por el señor Presidente, quiero hacer una pequeña puntualización con respecto a la última parte, donde dice "no considerándose aplicable a aquellas mejoras en que la particularidad de la misma resulte en beneficio exclusivo de la empresa interesada".

Lo único que pondría ahí sería que puede ser de uso exclusivo acabo de poner el ejemplo del sinfín; o sea, si bien no es un uso exclusivo permanente, puede serlo durante cierto tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Puede ser un problema de redacción. Mi intención es que no sea una cosa beneficiosa solo para una empresa y que no tenga sentido más que para ella. Un sinfín es un elemento habitual. Hoy podrá haber una sola empresa que cargue chips, pero mañana puede venir cualquier otra y el sinfín va a ser utilizado por ella porque es un elemento común. Yo me refería a hacer algún tipo de obra en la cual efectivamente solo le sirviera y le interesara para su aprovechamiento a la empresa que la solicita, pero no tengo un ejemplo claro porque no soy especialista en puertos.

SEÑOR POZZI.- Ahí es donde entra la parte en que la ANP estudia el proyecto y determina si esa obra está enmarcada en la globalidad de lo que es el proyecto portuario del lugar y si finalmente esa obra sirve a efectos de potenciar el proyecto portuario; que el Estado la lleve a cabo implicaría quizás una demora de dos o tres años, entre el llamado a licitación, los oferentes, etcétera. Supongo que si se estudia y no tiene razón de ser, seguramente no se va a aprobar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que el segundo inciso dentro del contexto está razonablemente bien. Lo que estoy haciendo es una salvedad para dejar aclarado, independientemente del tema de si hay más de un oferente, que si se llama a licitación, tiene que ser aprobada la viabilidad. Es decir, que no le demos generalidad a cualquier iniciativa que un particular pueda tener. Esto es más público que privado.

Creo que no cambia salvo que ustedes me puedan dar un ejemplo que yo no he tomado en cuenta lo que estamos hablando. Simplemente se trata de dar mayor amplitud a la Administración Nacional de Puertos para poder decir si es viable o no; más allá de que tiene la potestad de hacerlo, nosotros no estamos legislando para este año y el que viene, legislamos para el futuro.

Es importante poder facilitar para que haya velocidad en una inversión privada, hecha a cambio de una inversión que no le conviene o no puede hacer la Administración; que la haga un particular, pero siempre defendiendo el concepto público, el concepto de amplitud. Esa es la intención de lo que digo; no va en contra del proyecto; al contrario, le da al concepto público de la utilización de cualquier puerto más espacio y definición.

SEÑOR DE TORO.- En el concepto creo que no hay problema; en la redacción me preocupa la última parte, pero en general coincido. Para la próxima semana hacemos la redacción definitiva y ahí ajustamos alguna cosa.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Hacer algo que lo beneficia solo a él y todavía descuenta después de las cargas, creo que no corresponde.

SEÑOR PRESIDENTE.- Este es un problema de redacción. En la lectura uno puede interpretarlo de una manera, el que lo hizo seguramente lo ve distinto del que lo está leyendo y la idea es tratar de llegar a un consenso.

SEÑOR DE TORO.- Los ejemplos que estamos poniendo son imaginarios. Me gustaría avanzar a ver si hay alguna otra modificación y vamos procesando esto.

SEÑOR POZZI.- Creo que a la redacción del inciso segundo deberíamos hacerle un pequeño cambio porque en la redacción original refiere solo a "la Administración" porque estaba haciendo referencia solo al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Acá tendríamos que poner que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o la Administración Nacional de Puertos, según el caso, "estudiará el proyecto y, de considerarlo aceptable, aprobará su viabilidad", y después sigue todo igual. Me parece que ese agregado hay que hacerlo porque puede dar lugar a confusión.

En relación al último inciso, creo que deberíamos cambiarlo todo. Dice así: "El Poder Ejecutivo a propuesta del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y/o el Directorio de la Administración Nacional de Puertos establecerá las condiciones, requisitos y procedimientos correspondientes a ser cumplidos por la Administración y por los particulares a efectos de la aplicación de la presente norma". En Sala estuvimos trabajando en una redacción alternativa. El Poder Ejecutivo siempre tiene la potestad, a través de sus órganos, de reglamentar todo. Quizás la redacción podría ser la siguiente: "El Poder Ejecutivo reglamentará las condiciones, requisitos y procedimientos correspondientes a ser cumplidos por los particulares y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o la Administración Nacional de Puertos, según sea el caso, a efectos de la aplicación de la presente ley". Creo que queda más claro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo tendremos en cuenta.

(Diálogos)

—— En principio, vamos a coordinar para reunirnos el martes 21, posteriormente a que concurra el señor Ministro a la Comisión de Presupuestos.

Se levanta la reunión.